ROK XVII. Warszawa, Grudzień 1936 r. Nr. 10 (259)

MASZYNISTA

O... WIAZKV
ZA... NISTOW
KOLE... H



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

DWIE SPRAWY

Z chwilą otwarcia sesji sejmowej i wniesienia do ciał ustawodawczych projektu ustawy skarbowej oraz preliminarza budżetowego na r. 1937/38 wchodzą pod dyskusję publiczną dwie najważniejsze dla pracowników państwowych sprawy, t. j. sprawa uposażeń i sprawa emerytur.

Sławetna „reforma uposażeniowa" min. Jędrzejewicza z r. 1933 34 ma już nie tylko wśród pracowników państwowych, lecz i w całym społeczeństwie opinię ustaloną. Ani jeden z argumentów, którymi starano się uzasadnić i usprawiedliwić konieczność przeprowadzenia tej reformy nie wytrzymał próby życia, ani jedna z obietnic, którymi starano się uśpić czujność i ugłaskać oburzenie pracowników nie została spełniona. Pozostał nagi fakt wielokrotnego podwyższenia uposażeń dygnitarskich i niemniej naga a bezlitośnie zadana krzywda szerokich rzesz pracowników niższych i średnich grup uposażenia, dotkniętych nietylko już materialnie, ale przede wszystkim moralnie w poczuciu nienaruszalności swych praw i w ocenie wartości swej ofiarnej pracy dla Państwa.

To też pracownicy państwowi, wbrew pewnym pozorom fabrykowanym na zimno przez politykierów delegowanych do ruchu zawodowego dla celów nadzorczych i inwigilacyjnych nie pogodzili się dotąd ani z duchem ani z treścią tej reformy i, jeśli nie zatracą do reszty poczucia własnego interesu i własnej godności, nie pogodzą się z nią nigdy. Mnożą się już objawy wskazujące, iż zbliża się chwila w której to przekonanie i te nastroje znajdą wyraz w sformułowanych konkretnie postulatach, popartych nie tylko przez wielotysięczne rzesze bezpośrednio zainteresowanych pracowników państwowych, lecz przez działające w imię solidarności organizacje pracowników prywatnych i samorządowych.

Tymczasem absorbuje uwagę pracowniczą i wysuwa się na plan pierwszy sprawa podatku specjalnego. Wprowadzono go w r. 1935 pod naciskiem bardzo poważnych trudności budżetowych jako środek nadzwyczajny i tymczasowy i zapowiedziano wyraźnie, że podatek ten, niesłychany w swej wysokości, cofnięty będzie natychmiast gdy tylko sytuacja budżetowa dozna poprawy. Wskazywano już wielokrotnie na polepszający się stale stan finansów państwowych, a mimo to czynniki miarodajne zbywały milczeniem wszelkie aluzje na temat cofnięcia lub conajmniej odpowiedniego obniżenia tego podatku. Czekano zatem na preliminarz budżetowy na r. 1937/38, w którym stanowisko rządu w sprawie podatku specjalnego musiało znaleźć swój wyraz, jako że podatek ma obowiązywać nie dłużej niż do 31.XII.1937 r. W tej chwili zagadka została już rozwiązana: nie tylko że preliminarz budżetowy przewiduje dalsze pobieranie podatku w pełnej wysokości, lecz nadto projekt ustawy skarbowej upoważnia Ministra Skarbu do pobierania tego podatku także i po upływie ustawowego terminu „jeśliby sytuacja budżetowa tego wymagała".

Okazuje się stąd, że rząd nie zamierza dobrowolnie ani uchylić tego podatku, ani nawet zrezygnować z jego pobierania w dalszej przyszłości, widząc w tym zapewne wygodny instrument równoważenia budżetu. Trudno się jednak dopatrzeć przyczyny, dlaczego budżet ma być równoważony stale i zawsze kosztem jednej tylko i wciąż tej samej warstwy społeczeństwa i trudno przypuścić, aby pracownicy państwowi zgodzili się nadal na takie traktowanie w tradycyjnej dotąd pokorze i rezygnacji.

Oficjalne stanowisko Rządu w sprawie emerytur nie zostało dotąd ujawnione. Wyjaśni się ono po wniesieniu do Sejmu noweli do obowiązujących przepisów emerytalnych. Tymczasem krążą wśród zainteresowanych liczne, mniej lub więcej autentyczne pogłoski i wieści. Treść ich jest w szczegółach różna, żadna z nich jednak nie zapowiada załatwienia sprawy po myśli słusznych a uzasadnionych wielokrotnie na tym miejscu postulatów pracowniczych. Nie chcemy zajmować się obecnie ani rejestracją ani też komentowaniem owych pogłosek, wystarczy stwierdzić, że sprawa emerytur, podobnie jak i sprawa uposażeń stoi źle i że na tym drugim odcinku zasadniczych naszych interesów czeka nas również trudna i ciężka walka.

Walkę tę przyjdzie nam toczyć własnymi tylko siłami. Wprawdzie i jedna i druga sprawa zależy formalnie od decyzji ciał ustawowdawczych jednakże nawet najbardziej naiwni w naszych szeregach nie łudzą się na serjo aby owe ciała mogły nam coś dopomóc. Pominąwszy już nawet bezsilność polityczną Sejmu i Senatu, którzy niczego i nikogo nie reprezentuje — istnieją przecież prze-

pisy konstytucji ograniczające dotkliwie swobodę decyzji ciał ustawodawczych w sprawach budżetowych i uzależniające uchwały najważniejsze od zgody rządu. Co jedno dać nam może przekazanie spraw tych do Sejmu — to możność publicznej dyskusji nad nimi i zainteresowania tą drogą opinii publicznej z czym i ten i każdy rząd w pewnych stopniu liczyć się musi.

W tych warunkach spada na Związki zawodowe trudne zadanie i wielka odpowiedzialność. Rzecz oczywista, że nieodzownym warunkiem powodzenia jest solidarność działania, oraz oparcie frontu walki o szeroką podstawę społeczną i o sojusz z całą klasą pracującą, która odcinek pracowników państwowych coraz to więcej ceni i coraz to lepiej rozumie. Obserwujemy bacznie dokonywujące się w oczach naszych procesy konsolidacji ruchu zawodowego na podstawie obszernych i sięgających głęboko programów, obejmujących całokształt zagadnień społecznych i gospodarczych. Jesteśmy świadkami, jak ruch zawodowy pracowniczy budzi się z wolna z letargu apolityczności i wyłamuje się z pod kurateli narzuconych sobie dozorców i opiekunów.

O przyszłości i powodzeniu tych procesów, w zasadzie godnych uznania i poparcia, rozstrzygną jednak nie słowa, lecz czyny. Ich siła przejść musi i przejdzie zapewne już w czasie najbliższym próbę życia w związku ze zbliżającym się rozwiązaniem poważnych zagadnień ustrojowych naszego państwa. Wówczas dopiero ujawni się prawdziwy charakter i prawdziwe oblicze owych procesów i wówczas przyjdzie czas na określenie naszego własnego stanowiska wobec nich. W każdym razie gotowi jesteśmy do wspólnej pracy i do wspólnych wysiłków na gruncie realnym dorzucić nasz głos, sumę naszego doświadczenia i wartości jakie zawód nasz reprezentuje.

GODZINOWE

Do chwili, w której piszemy te słowa (27.XI. 1936 r.) sytuacja w sprawie godzinowego nie została wyjaśniona ostatecznie. Projekt nowych przepisów znajduje się wciąż w opracowaniu, a zapowiadane kilkakrotnie terminy wykończenia projektu są stale odraczane. W tym stanie rzeczy nie możemy czytelnikom naszym donieść w tej sprawie — jeśli chodzi o decyzje konkretne i stanowcze — nic więcej ponad to, co donosiliśmy już w poprzednim numerze „Maszynisty" w artykule p. t. „Jaki będzie rezultat".

W ciągu ubiegłego miesiąca mieliśmy wielokrotnie sposobność zapoznać się z tokiem prac oraz treścią pomysłów M. K. w omawianej sprawie. Odbyliśmy w tej sprawie konferencje z p. Nacz. Wydz. M. K. Mgr. *Heniszem*, z p. kierownikiem Biura Usprawnienia Kolejnictwa inż. *Tarwidem* oraz kilkakrotnie z bezpośrednim referentem sprawy p. Radcą M. K. *Zającem*.

Na podstawie zakomunikowanych nam tą drogą informacyj stwierdzamy, iż w ciągu listopada 1936 roku wypracowany został w M. K. nowy projekt, odmienny nieco w szczegółach od przepisów obecnie obowiązujących, aczkolwiek oparty na tych samych założeniach podstawowych, t. j. na idei opłacania godzinowego w zasadzie tylko za rozkładowy czas jazdy. Modyfikacje w stosunku do przepisów obecnych miały polegać na następujących postanowieniach:

1) Obowiązywać miały nie 3, jak dotąd, lecz 2 tylko stawki godzinowego, jedna dla pociągów pasażerskich, jednakowa dla poc. pośpiesznych, osobowych i motorowych (maszynista — zł. 1.40, pom. — zł. 1.05, trzeciak — zł. 0.80 za godzinę), druga zaś dla pociągów towarowych (maszynista — zł. 1.05, pomocnik — zł. 0.80 za godzinę).

2) Czas przyjęcia i zdania parowozu, zryczałtowany według norm ustalonych przez Dyrekcje, w zależności od warunków lokalnych miał być opłacany stawką specjalną (maszynista — zł. 0.30, pomocnik masz. — zł. 0.25, trzeciak — zł. 0.20).

3) Czas służby na przetoku zarówno parowozem manewrowym, jak i pociągowym miał być opłacany, zgodnie z oświadczeniem p. Ministra, według stawki obowiązującej przed 1.VI. 1936 (masz. — zł. 0.36, pom. — zł. 0.27), co wprawdzie podniosło stawkę za przetok pociągiem manewrowym w stosunku do normy obowiązującej obecnie, obniżało jednakże stawkę za przetok pociągiem manewrowym.

4) Za służbę przy pociągach zdawczych i gospodarczych obowiązywać miała połowa stawki dla pociągów towarowych, a za służbę przy odkażaniu i w rezerwie — połowa stawki za przetok.

5) Miało być opłacane godzinowe za jazdę w charakterze pasażera (masz. — zł. 0.12, pom. masz. — zł. 0.11, trzeciak — zł. 0.9).

6) Opóźnienia miały być płatne już po 2 godzinach (nie zaś po 3, jak jest obecnie).

Wobec sformułowanego w ten sposób projektu zajęliśmy stanowisko odmowne, opierając się na poglądach, które sformułował i uzasadnił Zarząd Główny naszego Związku w uchwale z dnia 5.VIII. 1936 r. i które zakomunikowaliśmy Ministrowi Komunikacji w memoriale z dn. 30 lipca r. b. Wychodzimy z założenia, że dopóki nie ulegnie zmianie sama zasada podstawowa, ograniczająca godzinowe do godzin rozkładowych jazdy, dopóty nie istnieje możliwość celowego określenia stawek, zgodnie z oświadczeniem p. Ministra z dn. 10.VII. 1936 r. powtórzonem zresztą wyraźnie wobec przedstawicieli naszych na audiencji z dn. 14 października r. b. Nie sposób na gruncie tego projektu uniknąć znaczniejszych i jaskrawych obniżek w stosunku do poziomu zarobków z przed 1.VI. 1936 r. Opinję naszą co do ujednostajnienia stawek na wszystkich pociągach pasażerskich zastrzegaliśmy sobie aż do przeprowadzenia szczegółowych obliczeń, mimo, iż — jak nas zapewniono ze strony urzędowej — zarówno B. B. Z. M., jak też i Z. Z. K. wyraził zgodę na ten nowy pomysł.

Rychło okazało się jednak, że możemy sobie tymczasem oszczędzić trudu dokonywania tych obliczeń, albowiem także i streszczony co dopiero projekt został zaniechany i musi ustąpić miejsca innemu projektowi, który jednak, jak dotąd, nie jest nam znany nawet w ogólnych zarysach.

W każdym razie o treści tego nowego projektu będziemy poinformowani na czas, t. j. przed jego ostatecznym zatwierdzeniem, znajdujemy się w stałym kontakcie co do tej sprawy z miarodajnymi czynnikami w M. K., a o wszelkich, zasługujących na to informacjach nie omieszkamy poinformować członków w okólniku.

Na okres przejściowy, M. K. zredukowało straty drużyn do 10%. Odnośne zarządzenie M. K., ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Nr. 56/36 poz. 283, wspomina wprawdzie tylko o wyrównaniu za wrzesień, jednakże zastosowane zostało również do zarobków za październik. Co będzie w grudniu, jeśli tymczasem nie ukażą się nowe przepisy — nie wiemy.

I jeszcze jedno uważamy za konieczne podkreślić: W czasie audiencji przedstawicieli naszego Związku p. Minister polecił wyraźnie przywrócić godzinowe na manewrach do poprzedniej wysokości. Mimo to, 10% obniżka zarobku za wrzesień i październik zastosowana została także i do drużyn parowozowych. Pytamy dlaczego i na jakiej podstawie zlekceważono znowu oświadczenie p. Ministra? Oczywiście, nie zamierzamy sprawy pominąć milczeniem, lecz upomnimy się o zwrot powstałej z tego powodu straty!

SKŁADKI NA F. O. N.

Zarząd Koła Z. Z. M. Warszawa—Praga komunikuje, iż drużyny parowozowe parowozowni Warszawa — Praga złożyły na F. O. N. drogą dobrowolnych ofiar sumę zł. 621. Suma ta przekazana została do P. K. O. na konto czekowe Nr. 6.

DOMAGAMY SIĘ UDZIELANIA AWANSÓW WEDŁUG PORZĄDKU STARSZEŃSTWA!

MARSZAŁEK EDWARD ŚMIGŁY-RYDZ

Dnia 10 listopada 1936 r., w przeddzień 18-tej rocznicy Niepodległości otrzymał generalny Inspektor Sił Zbrojnych gen. Edward Śmigły-Rydz z rąk p. Prezydenta Rzeczypospolitej buławę marszałkowską.

Nadanie Naczelnemu Wodzowi Sił Zbrojnych godności Marszałka, jest nie tylko dowodem uznania dla doniosłych zasług osobistych, które nowy Marszałek położył przy zdobywaniu Niepodległości, lecz nadto i przede wszystkim symbolem tego znaczenia i tej pierwszorzędnej roli, która przypada armii polskiej w naszych warunkach geo - politycznych i w obecnej sytuacji międzynarodowej. Postulat zachowania i utrwalenia odzyskanej, kosztem tylu ofiar niepodległości musi być podstawą programu politycznego wszystkich zdrowo i rozważnie myślących ludzi w Polsce, jest również postulatem klasy pracującej, która tylko w ramach własnego niepodległego Państwa spodziewać się może zdobycia należnych sobie praw i urzeczywistnienia swych ideałów.

Zadanie armii stojącej na straży niepodległości jest olbrzymie. Wojna w czasach dzisiejszych, to najwyższy wysiłek całego narodu a wysiłek ten musi być celowo i rozumnie przygotowany. To też jest rzeczą ważną dla dobra ogólnego aby armia posiadała pełne zaufanie społeczeństwa a jej kierownik i Wódz Naczelny miał zapewnioną powagę i autorytet stosowny do wielkości zadań, jakie na nim spoczywają.

Godność Marszałka otrzymał gen. Śmigły - Rydz jako następca Marszałka Piłsudskiego przez niego samego wskazany i polecony na to stanowisko. Fakt ten ma swoją doniosłą wymowę polityczną z uwagi na decydującą rolę, którą Pierwszy Marszałek Polski odgrywał nie tylko w armii, lecz i w życiu całego społeczeństwa. Zgodnie ze swoją rolą Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych i Wodza Armii, występował też i Marszałek Śmigły - Rydz już wielokrotnie przed społeczeństwem i dał się poznać jako dojrzały i rozważny mąż stanu, pojmujący całą powagę swego stanowiska i swej odpowiedzialności. Zdobył też sobie powszechną sympatię w społeczeństwie, które powitało wyniesienie Go do najwyższej godności wojskowej z radością i uznaniem.

IGNACY DASZYŃSKI

Dnia 31 października 1936 r. zakończył życie jeden z najwybitniejszych ludzi Polski współczesnej, przywódca klasy robotniczej, trybun ludowy, wybitny i zasłużony działacz niepodległościowy, głośny parlamentarzysta i b. Marszałek Sejmu z r. 1928—31 — Ignacy Daszyński.

Ubyła z grona żyjących postać na miarę wyjątkowa, ubył człowiek pełen energii i niezwykłych talentów, człowiek, który całą miłość swego gorącego serca i wszystkie zasoby swoich sił poświęcił dla dobra i wyzwolenia klasy pracującej. Dzieje ruchu robotniczego w Polsce w ciągu ostatnich lat 40 związane są i związane pozostaną na zawsze z Jego imieniem, co więcej, postępy i zdobycze tego ruchu przypisać należy w dużej mierze osobistym Jego zasługom.

Pozyskany już od najwcześniejszej młodości dla idei socjalizmu, przez lat wiele redaktor krakowskiego „Naprzodu", poseł ziemi krakowskiej, mówca z Bożej łaski, sławny talentem swoim na szerokim świecie, organizator walki o prawa wyborcze, nieugięty szermierz prawa i sprawiedliwości w b. monarchii austrjackiej, gorący patriota i mąż zasłużony wielce w pracy nad przygotowaniem kadr ruchu niepodległościowego i zawiązków polskiej siły zbrojnej, Premier Rządu Ludowego w Lublinie w r. 1918, wicepremier Rządu Obrony Narodowej w roku 1920, wreszcie Marszałek ostatniego niezależnego Sejmu i w tym charakterze nie tylko obrońca, ale wprost symbol polskiej demokracji — jest Ignacy Daszyński postacią w całej pełni tego wyrazu historyczną.

Wśród rzesz pracowniczych zajmował Ignacy Daszyński stanowisko wyjątkowe. Przywódca ludu w najszlachetniejszym znaczeniu tego pojęcia otoczony był czcią i miłością powszechną. To też żegnaliśmy Go wszyscy w żalu i boleści a pogrzeb Jego w Krakowie był potężną i niezapomnianą manifestacją uczuć wszystkich sfer społeczeństwa, którym dobro ludu pracującego leży na sercu i które uznają za swoje te wielkie i szczytne ideały którym Ignacy Daszyński służył przez całe swe pracowite życie i którym pozostał wierny do śmierci.

WDZIĘCZNOŚĆ

Czasopismo p. t. „Konduktor" organ Związku Drużyn Konduktorskich pogniewało się ostatnio na „Maszynistę Kolejowego", organ B. B. Z. M za to, że ten ostatni, pragnąc uzasadnić prawo drużyn parowozowych do dodatku godzinowego za czas przyjęcia i zdania parowozu oraz za czas oczekiwania w parowozowniach zwrotnych pozwolił sobie na lekceważącą ocenę niektórych okresów czasu pracy drużyn konduktorskich i podkreślając dobitnie różnicę jaka zachodzi pomiędzy pracą drużyn konduktorskich i parowozowych żądał dla drużyn parowozowych korzystniejszego traktowania.

Za to dostały się „osobom odpowiedzialnym za ukazanie się tej notatki", która n. b. jest streszczeniem konferencji w M. K. i zawiera powtórzenie wywodów przedstawicieli B. B. Z. M., od „Konduktora" porządne cięgi. „Konduktor" porównuje sprawców do małych głupich dzieci, posądza ich o brak charakteru, solidarności i lojalności koleżeńskiej oraz, co najciekawsze, o brak wdzięczności za usługi, które Z. Z. D. K. oddał ongi B. B. Z. M. „w okresie ciężkich walk z organizacją konkurencyjną".

Nie mamy zamiaru zajmować się merytoryczną stroną sporu zwłaszcza, iż nie wiemy wśród jakich okoliczności i po co właściwie B. B. Z. M. uznał za stosowne nie tylko używać takich argumentów, ale i chwalić się tem publicznie. Przyczyny szukać należy prawdopodobnie w notorycznym braku taktu i doświadczenia u przywódców tej „organizacji" z nieprawdziwego zdarzenia.

Interesuje nas natomiast wspomniana pretensja „Konduktora" do wdzięczności ze strony B. B. Z. M. za pomoc okazaną mu przez Z. Z. D. K. w okresie walk z „organizacją konkurencyjną".

Tą drogą stwierdzone zostało publicznie, że Związek Drużyn Konduktorskich uważał za stosowne popierać czynem rozłam w szeregach naszej organizacji, tej samej, która w ciągu 17 lat swego istnienia nigdy Związkowi Drużyn Kond. ani konduktorom w drogę nie wchodziła, i nie ma na swojem sumieniu ani jednego słowa nie mówiąc już o czynach, któryby godził w interesy bratniej gałęzi służby. Przez wiele lat odnosiliśmy się do Z.Z.D.K. lojalnie, uczciwie i po koleżeńsku, świadcząc temu Związkowi niejednokrotnie koleżeńskie usługi, za które nie wymagamy wprawdzie żadnej wdzięczności, lecz mieliśmy prawo spodziewać się przynajmniej uczciwego i lojalnego do nas stosunku.

Nie wiemy co jest gorsze, czy w ferworze walki o prawa swego zawodu odezwać się nieopatrznie o bratniej gałęzi służbowej, czy świadomie i celowo otaczać opieką opozycję godzącą w całość bratniej organizacji i popierać rozbijacką robotę na bratniem podwórku?

Dobór odpowiednio soczystych określeń celem napiętnowania takiego sposobu postępowania, pozostawiamy „Konduktorowi", który, sądząc po wspomnianej na wstępie notatce, dysponuje bogatym słownikiem w tej dziedzinie. Może mu to ulży w goryczy, że taką żmiję wyhodował na własnym łonie.

My zaś, nie obciążając bynajmniej ogół drużyn konduktorskich odpowiedzialnością za brzydki postępek przywódców Z. Z. D. K., poczuwamy się do obowiązku podać ten fakt do wiadomości kolegów - maszynistów i zanotować go dobrze w pamięci na wszelki wypadek, który się rychło zdarzyć może.

SPRAWY SŁUŻBOWE

Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU PRAWNEGO CENTRALI

4. Skutki prawne „redukcji“ w Dyrekcji Wileńskiej z r. 1924.

Sprawa kol. A. Oniszczuka Brześć n/B.

Kol. Adam Oniszczuk, pom. masz. II kl. par. Brześć n B. posądzony został w r. 1923 o udział w pamiętnym strajku maszynistów. Z tego powodu zwolniono go, według zwyczajów panujących podówczas w Dyrekcji wileńskiej, ze służby bez odszkodowania ale i bez podstawy prawnej.

Na skutek interwencji Związku Ministerstwo Komunikacji poleciło jednakże cofnąć takie nieprawne zwolnienia a winnych pociągnąć do odpowiedzialności dyscyplinarnej. Sprawę kol. Oniszczuka oddano zatem Komisji Dyscyplinarnej, która, orzeczeniem z dn. 26 maja 1924 r. uznała go winnym „współczucia strajkowi“ bez czynnego udziału w strajku i za to „przewinienie“ ukarała go karą degradacji o jedną grupę uposażenia z równoczesnem przeniesieniem na odpowiednio niższe stanowisko. W wykonaniu tego orzeczenia przyjęto kol. Oniszczuka na służbę na stanowisko palacza parowozowego w XII. grupie uposażenia. Wkrótce potem jednak bo już dn. 31. V. 1924 „zredukowano“ go „z powodu braku etatu“ i wypłacono mu 3-miesięczną odprawę.

I znowu, na skutek akcji wdrożonej przez związki zawodowe, Ministerstwo Komunikacji zarządzeniem z dn. 12 września 1924 r. poleciło przyjąć zredukowanych w taki sposób pracowników do służby. Skorzystał z tego także i kol. Oniszczuk, którego przyjęto do służby z dniem 15 października 1924 r. na stanowisko palacza parowozowego w XII. grupie uposażenia t. j. na to stanowisko, na które zdegradowała go Komisja Dyscyplinarna, poczem Dyrekcja potrąciła mu z uposażenia zaliczkę, którą pobrał z okazji redukcji a czas przerwy od dn. 1. VI. do 15. X. 1924 zaliczyła mu jako urlop bezpłatny.

Kol. Oniszczuk upominał się wielokrotnie o przywrócenie mu dawnej grupy uposażenia i dawnego stanowiska stale jednak otrzymywał odpowiedzi odmowne przyczem Dyrekcja powoływała się na prawomocne orzeczenie dyscyplinarne.

Wobec tego po wprowadzeniu w życie nowej pragmatyki, normującej sprawę wznowienia postępowania dyscyplinarnego, kol. Oniszczuk zwrócił się do Komisji Dyscyplinarnej z wnioskiem o wznowienie postępowania dyscyplinarnego. Wniosek został uwzględniony a we wznowionem postępowaniu kol. Oniszczuk został z zarzutu popierania akcji strajkowej w r. 1923 uniewinniony.

Wówczas wystąpił kol. Oniszczuk ponownie o przywrócenie zajmowanego poprzednio stanowiska. Dyrekcja uwzględniła częściowo jego żądanie, jednakże przywróciła mu stanowisko pomocnika masz. II. kl. w XI. grupie uposażenia tylko za czas 1. XII. 1923 r. do dnia 31 maja 1924 t. j. do chwili „redukcji“. Kol. Oniszczuk odwołał się od decyzji Dyrekcji do M. K. domagając się przywrócenia sobie grupy i stanowiska także i za cały okres od czasu ponownego przyjęcia jednakże M. K. odwołania nie uwzględniło dowodząc, że kol. Oniszczuk zwolniony został z dniem 31. V. 1924 nie z powodu udziału w strajku lecz z powodu „ogólnej redukcji“. Na to wniósł kol. Oniszczuk skargę do N. T. A.

Zanim skarga ta została rozpatrzona — kol. Oniszczuk został z dniem 1 listopada 1933 r. przeniesiony w stan nieczynny na 6 miesięcy a po upływie tego okresu zwolniony ze służby na podstawie § 134 obowiązującej podówczas pragmatyki służbowej.

Jeszcze przed zwolnieniem zabiegał kol. Oniszczuk o przyznanie sobie zaopatrzenia emerytalnego, ponieważ zaś przed rozstrzygnięciem swej sprawy w N. T. A. nie mógł wykazać się posiadaniem 15-to letniej wysługi emerytalnej — prosił o zaliczenie mu odpowiedniego okresu swej służby za opłatą.

Dyrekcja O. K. P. w Wilnie odmówiła wogóle przyjęcia opłaty za zaliczenie wysługi emerytalnej, ponieważ kol. Oniszczuk w chwili zgłoszenia prośby nie był w służbie, lecz w stanie nieczynnym. Ministerstwo Komunikacji, do którego kol. Oniszczuk odwołał się od decyzji Dyrekcji, nie podzieliło wprawdzie zapatrywania Dyrekcji, jakoby pracownik w stanie nieczynnym nie mógł wogóle wnosić opłaty za zaliczenie lat służby, mimo to jednak odmówiło przyjęcia zapłaty, dowodząc, że nawet po opłaceniu niezaliczonych lat swej służby nie będzie on miał 15 lat wysługi, a zatem uprawnień emerytalnych wogóle nabyć nie może. Także i tą decyzję kol. Oniszczuk zaskarżył do N. T. A.

N. T. A. rozpatrzył obie skargi łącznie i wyrokiem z dnia 20 grudnia 1935 r. l. rej. 10548/32 i 3099/35 **uchylił orzeczenie dotyczące odmowy przywrócenia stanowiska jako niegodne z ustawą a orzeczenie o uprawnieniach emerytalnych z powodu wadliwego postępowania.**

W uzasadnieniu wyroku stwierdził N. T. A. co następuje:

Pozwana władza odmówiła skarżącemu przywrócenia stanowiska pom masz. II kl. za okres po 31 maja 1924 r., wychodząc z założenia, iż z dniem tym został on zwolniony wskutek redukcji, że z tego powodu powstała w jego służbie przerwa, która naruszyła ciągłość tej służby oraz że obniżenie stanowiska z dniem ponownego przyjęcia t. j. z dniem 15 października 1924 nie stało w związku z orzeczeniem Komisji Dyscyplinarnej z dn. 26 maja 1924. Zapatrywanie to uznał N. T. A. za niesłuszne, gdyż **charakter zwolnienia skarżącego został zmieniony zarządzeniem Dyrekcji z dn. 28 września 1925, którem, po zwrocie odprawy otrzymanej przez skarżącego, cały okres przerwy od 1.VI. do 15.X. 1924 został mu zaliczony jako urlop bezpłatny, a wobec tego okresu tego nie można uważać za przerwę naruszającą ciągłość jego służby.** Ponadto już potem Dyrekcja, ustalając t. zw. „czas służby“ skarżącego na podstawie § 12 pragmatyki z dn. 8.VII. 1929 r., **stwierdziła nieprzerwaną ciągłość jego służby od 23 września 1920 do 1 września 1929.** Wreszcie liczne pisma i decyzje wydane zarówno przez Dyrekcję jak też przez M. K. w odpowiedzi na prośbv kol. Oniszczuka o przywrócenie mu poprzedniego stanowiska, stwierdzają wyraźnie, iż **powodem odmownego załatwienia tych próśb była właśnie degradacja przez Komisję Dyscyplinarną,** na co się władze wielekrotnie i wyraźnie powołują. W tych warunkach władza nie miała prawa odmówić skarżącemu prawa do przywrócenia stanowiska pom. masz. II kl. w XI. grupie uposażenia także i za cały czas nieprzerwanej w ten sposób z punktu widzenia prawnego, jego służby po dn. 31.V.1924 r.

Co do odmowy przyznania zaopatrzenia emer. władza pozwana, twierdząc, iż kol. Oniszczuk nie posiada 15 lat wysługi emer., wychodziła z błędnego ustalenia okresu jego wysługi, albowiem wbrew wywodom, zawartym w części pierwszej omawianego wyroku uważała, iż służba skarżącego wykazuje przerwę uniemożliwiającą zaliczenie poprzednich okresów. Gdy zaś z wyroku wynika, iż **okresy przed przerwą podlegają zaliczeniu, i to bez opłaty** i gdy ponadto kol. Oniszczuk **ma prawo do zaliczenia części tych okresów w sposób uprzywilejowany** (np. służba na terenie operacyjnym podległym Dowództwu Armii) zaskarżone orzeczenie oparte jest na wadliwem postępowaniu i podlega uchyleniu.

Dzięki streszczonemu wyrokowi kol. Oniszczuk po długoletnich staraniach doczekał się wreszcie uznania swych praw. Sprawę prowadził imieniem kol. Oniszczuka we wszystkich jej stadjach — referat prawny Centrali Z. Z. M.

5. Dowód z dokumentu urzędowego. — Postępowanie przed Kolejowemi Komisjami Lekarskiemi.

Sprawa kol. Zielińskiego, Antoniego, Kowel.

Kol. Zieliński Antoni, pom. masz. II kl. par. Kowel pracował na P. K. P., według zapisków w wykazie stanu służby, od dn. 19 września 1919. W jego aktach osobistych znajduje się ponadto zaświadczenie Dowództwa Kolejek Wojskowych w Kielcach stwierdzające, że pracował on na kolejce wojskowej Bystrzyca — Łęczna w „charakterze maszynisty“ od 15 października 1916 do 3 października 1919 r.

Główna Komisja Lekarska przy Dyrekcji O. K. P. w Radomiu orzekła dnia 16 września 1932, iż kol. Zieliński jest trwale niezdolny do służby kolejowej i że utracił bez własnej winy 85% zdolności do zarobkowania na stałe.

Na skutek tego kol. Zieliński został z dniem 30.IX.1932 r. zwolniony ze służby a od dnia 1 października 1932 r. przyznano mu zaopatrzenie emerytalne za 12 lat i 8 mies. służby liczonej kalendarzowo od 1.XI.18 do 1.IV. 22 r. i od 1.VII.23 r. do d. 30.IX.32 r., ponadto zaś doliczono mu 4 lata i 6 miesięcy z tytułu półtorakrotnego zaliczenia służby parowozowej w okresie od 1.X.1923 do 30.IV.32 r.

Od orzeczenia tego odwołał się kol. Zieliński przy pomocy referatu Prawnego Centrali M. K., podnosząc 2 zarzuty: 1) że cała jego służba w ilości lat 12 i 9 miesięcy miesięcy winna mu być zaliczona 1½-krotnie ponieważ cały czas służył na parowozie i 2) że do wysługi emer. winno być doliczone dalszych lat 10, gdyż jego utrata zdolności do zarobkowania jest zupełna, nie zaś tylko 85%, jak to ustaliła Główna Komisja Lekarska. W tym względzie postępowanie władz kolejowych było wadliwe, albowiem badała go odrazu Główna Komisja Lekarska, przez co został pozbawiony normalnej drogi instancyjnej i nie mógł należycie udowodnić, iż jego utrata zdolności do zarobkowania wynosi conajmniej 95%.

Ministerstwo Komunikacji nie uwzględniło odwołania kol. Zielińskiego, wobec czego wniósł on za pośrednictwem referatu prawnego Centrali Z. Z. M. skargę do N. T. A.

N. T. A. wyrokiem z dnia 15 września 1936 r. l. rej. 5205/33 **uchylił zaskarżone orzeczenie z powodu wadliwego postępowania**, a w uzasadnieniu wyroku stwierdził co następuje:

1) W sprawie półtorakrotnego zaliczenia całego czasu służby: Pozwana władza odmówiła półtorakrotnego zaliczenia okresu od 1.XI.1918 do dn. 31 marca 1922, ponieważ skarżący nie udowodnił, iż w tym okresie pełnił służbę na parowozie a Dyrekcja O. K. P. nie posiada o tym danych. Na to zarzuca skarżący, iż przedłożył urzędowe dowody stwierdzające jego służbę w charakterze maszynisty, gdy zaś dowody te władza pozwana uznała za niewystarczające winna była przeprowadzić dochodzenia wyjaśniające. Pozwana władza w odpowiedzi na skargę podnosi, iż ciężar dowodu spoczywa w tym wypadku na skarżącym. **N.T.A. uznał, iż zarzut skarżącego jest słuszny,** albowiem skarżący istotnie przedstawił dokument stwierdzający jego służbę w charakterze maszynisty, **jeśli zaś władza pozwana służbę w tym charakterze kwestjonowała, winna była oprzeć się w tym względzie na przeciwdowodzie względnie przeprowadzić w tym kierunku dochodzenie** tym bardziej, że służba ta była odbyta na kolejach, będących pod zarządem polskich władz wojskowych względnie P. K. P., przeto uzyskanie wyjaśnienia w tej sprawie nie mogło napotkać na żadne trudności. **W zaniechaniu tym dopatrzył się N. T. A. wadliwości postępowania ze szkodą dla skarżącego.**

2) W sprawie postępowania przed Kolejowymi Komisjami lekarskimi. Pozwana władza wychodzi z założenia, że według „Przepisów o badaniach lekarskich na P. K. P." (Instrukcja S. 1) stwierdzenie niezdolności pracownika należy do Komisji Rejonowej względnie Głównej Komisji Lekarskiej, przy czym decyzje co do wyboru Komisji należą do Naczelnika Wydziału Sanitarnego zależnie od jego uznania. **Zapatrywania tego N. T. A. nie podzielił a zarzut skarżącego uznał za trafny.** Przepisy o badaniach lekarskich na P. K. P. nigdzie nie stwierdzają, aby zostosowanie przewidzianego w nich trybu badania (badanie przez Komisję Rejonową, zatwierdzenie tej decyzji, zawiadomienie o tym pracownika, odwołanie, badanie przez Główną Komisję Lekarską — §§ 20 i 23) zależało od swobodnego uznania Naczelnika Wydziału Sanitarnego. **Ustalony pomienionem rozporządzeniem tryb ma na celu danie zarówno pracownikowi jak i władzy pozwanej gwarancji jak najbardziej objektywnego i zgodnego z zasadami nauki ustalenia stanu zdrowia oraz stopnia utraty zdolności zarobkowej.** Uznać przeto należy, iż **dowolna zmiana ustalonego trybu badania a przez to pozbawienie skarżącego możności przedstawienia dowodów lub okoliczności stwierdzających jego stan zdrowia wzgl. stopień utraty zdolności do zarobkowania stanowi wadliwość postępowania połączoną ze szkodą dla skarżącego.** Powołanie się władzy pozwanej na ust. 2 § 21 rozp. M. K. z dnia 20 lutego 1929 r. Dz. W. M. K. Nr. 52, który zdaniem władzy uprawnia Naczelnika Wydziału Sanitarnego Dyrekcji K. P. do kierowania według swobodnego uznania do badania tylko w Komisji Głównej nie zmienia powyższego stanu rzeczy ponieważ z treści ustępu poprzedzającego tego paragrafu wynika, iż Główna Komisja Skarbowa powołana jest w celu **„ostatecznego rozstrzygania ewentualnych wątpliwości co do stanu zdrowia pracownika".** Wynika z tego, iż **tylko w tym wypadku gdy wyniki badania Komisji Rejonowej nasuwają wątpliwości, Naczelnik Wydziału Sanitarnego ma prawo, analogicznie do prawa samego pracownika wskazanego w § 23 Dz. Urz. M. K. poz. 124 z r. 1930 skierować pracownika do zbadania przez Komisję Główną,** lecz nie można tego przepisu komentować jako uzależnienie od swobodnego uznania Naczelnika Wydziału Sanitarnego stosowania normalnego, ustalonego odnośnymi przepisami trybu postępowania.

———o———

Streszczony powyżej wyrok N. T. A. posiada zasadnicze znaczenie w sprawie porządku badania lekarskiego na P. K. P. z punktu widzenia związanych z tym uprawnień pracowników kolejowych. Zaznaczyć należy przede wszystkim, że w wyroku tym N. T. A. zmienił swoje dotychczasowe zapatrywania i stanął na stanowisku odmiennym, niż w kilku wyrokach poprzednich, w których odrzucał skargi na analogicznych zarzutach oparte. Po wydaniu omawianego wyroku winna zatem ustać dotychczasowa dowolność Wydziałów Sanitarnych w sprawie porządku badania lekarskiego. Pracownik musi być przede wszystkim poddany badaniu w Komisji Rejonowej. Od orzeczenia tej Komisji wolno pracownikowi wnieść odwołanie do Komisji Głównej. Także i Naczelnik Wydziału Sanitarnego może nie zgodzić się z orzeczeniem Komisji Rejonowej i zarządzić badanie w Komisji Głównej, jednakże — wnioskując z intencji przepisów oraz z intencji streszczonego wyżej wyroku N. T. A. — pracownikowi musi być zapewniona możność przedłożenia dowodów i okoliczności, które mogą mieć wpływ na treść orzeczenia Komisji Głównej.

Oczywiście, nie usuwa omawiany wyrok zasadniczej wady obowiązującego systemu badań, tej mianowicie, że o zakresie swych obowiązków i swej odpowiedzialności w związku z utratą zdolności pracownika do zarobkowania Polskie Koleje Państwowe mają prawo decydować same przez własne swoje i od siebie całkowicie zależne organy — tym nie mniej jednak daje pracownikom ochronę przed najbardziej jaskrawymi objawami dowolności ze strony administracji.

Wyrok ten polecamy uwadze wszystkich Kolegów, których prawa uzależnione są od orzeczeń Komisji Lekarskich, zalecając im korzystanie z porady i pomocy referatu prawnego Centrali.

WARSZAWA-GŁÓWNA
WARUNKI PRACY PRZETOKOWEJ

Coraz częściej dochodzą nas skargi i zażalenia na nienormalne warunki pracy przetokowej w parowozowni Warszawa — Główna.

Praca manewrowa w tej parowozowni obsługującej największy i najbardziej ruchliwy ośrodek komunikacyjny oraz potrzeby największego miasta w kraju, już przez to samo należy do wyjątkowo uciążliwych i odpowiedzialnych. Ponadto od lat wielu odbywa się przebudowa i elektryfikacja węzła warszawskiego i budowa dworca, co ze zrozumiałych powodów komplikuje znacznie warunki pracy wogóle, a pracy przetokowej w stopniu szczególnym.

Rozmiary i rozplanowanie poszczególnych stacyj w rejonie obsługiwanym przez parowozownię Warszawa — Główna jest również nieodpowiednie. Stacja towarowa, t. zw. „6-ty posterunek", na którym pracuje stale kilka parowozów przetokowych w grupie, jest stanowczo za ciasna jak na dzisiejsze potrzeby i

dzisiejsze wymagania. To samo powiedzieć można o st. Warszawa — Kaliska, gdzie, w skutek intensywnego ruchu i niebywałej ciasnoty, wagony towarowe oczekują po 24 godziny i dłużej na wyładunek.

Już zatem praca w warunkach dla tej parowozowni normalnych wymaga od drużyn parowozowych obsługujących parowozy przetokowe niezwykłej rutyny, przytomności umysłu i natężenia uwagi. Jednakże obok ruchu normalnego obsługuje parowozownia Warszawa — Główna ponadto ruch nadzwyczajny. Wciągu lat ubiegłych obsługiwano np. setki pociągów wycieczkowych, kilkanaście stałych pociągów gospodarczych i przetokowych zajętych pracą przy przebudowie węzła i t. p.

Całą tą pracę wykonuje parowozownia W-wa—Główna przy pomocy takiej ilości personelu, która nawet dla obsługi normalnego ruchu jest niedostateczna. To też czas pracy nieprzerwanej trwa z reguły godzin 12-cie ,a poszczególne drużyny wykazują miesięcznie po 240 a nawet po 300 godzin pełnowartościowej pracy, która bez żadnych wątpliwości oceniana być winna według współczynnika 1. Niema oczywiście mowy o prawidłowym stosowaniu przepisów o czasie pracy, np. o udzielaniu dni wolnych od pracy według obowiązujących norm. Także i przepisy o urlopach wypoczynkowych nie są stosowane jak należy. Połowa drużyn parowozowych zatrudnionych na przetoku w st. Warszawa—Główna nie korzystała w roku bieżącym wogóle z urlopu wypoczynkowego, obecnie zaś, gdy rok się kończy, proponuje administracja pracownikom, którym urlopu nie udzielono, aby się zrzekli połowy urlopu, a wówczas otrzymają drugą jego połowę.

Oczywiście takie warunki pracy i taki sposób dyspozycji personelem nie jest bez wpływu na prawidłowość i bezpieczeństwo ruchu.

W natłoku i ciasnocie pełni służbę kilka parowozów obok siebie. Ustawiczne przeszkody w ruchu, ustawiczna przebudowa torów, raz w tym, drugi raz w innym miejscu. Liczne drużyny robocze, zajęte pracą przy torach, przy montowaniu urządzeń elektrycznych i t. p. Setki zwrotnic, dziesiątki sygnałów świetlnych, a zwłaszcza słuchowych, które, podawane równocześnie kilku parowozom zlewają się w jeden ton, niewiadomo jakiej treści i dla kogo przeznaczony.

Wśród tego rozgardiaszu pełnią służbę pracownicy przemęczeni, niewypoczęci i wskutek tego podnieceni nerwowo oraz wyczerpani fizycznie do granic ostatecznych. Czyż można się dziwić, iż pogotowie techniczne ma aż nazbyt wiele zajęcia i że wypadki ruchowe należą do zjawisk normalnych? Dobrze jeszcze, że drużyny przetokowe składają się ze starych, rutynowanych i doświadczonych pracowników, znających dokładnie warunki miejscowe. Gdyby nie to, możnaby się poważnie obawiać wypadków o znaczeniu donioślejszym niż to ma miejsce obecnie, a sprawa jest ważna, grozi bowiem nieobliczalnemi konsekwencjami przez zatamowanie ruchu i dostaw dla stolicy Państwa.

Przekonani jesteśmy, iż żadne „względy oszczędnościowe" nie powinny powstrzymać czynników odpowiedzialnych przed radykalnym uporządkowaniem stosunków. Względy takie są nie na miejscu, a oszczędność uzyskana w taki sposób jest pozorną i iluzoryczną. Mamy pełne prawo domagać się poszanowania obowiązujących przepisów o czasie pracy i urlopach i będziemy się tego domagać głośno, jeśli notatka niniejsza nie skłoni czynników miarodajnych do zmiany dotychczasowych metod postępowania. Szczególnie trudne warunki pracy uzasadniają również żądanie aby czas pracy nieprzerwanej nie przekraczał w żadnych warunkach godzin 8-miu, a zatem aby dotychczasowe 12-to godzinne turnusy zostały usunięte.

Zdajemy sobie dobrze sprawę z faktu, iż opisany stan rzeczy nie mógł by się utrzymać, gdyby drużyny parowozowe zatrudnione w pracy przetokowej dbały należycie o swój interes i pilnowały przestrzegania swoich uprawnień. Poważna większość tych drużyn zachowuje się jednak biernie, pozwala bez protestów na przedłużanie godzin pracy, na odmawianie wyznaczania dni wypoczynkowych, na nieudzielanie lub redukowanie urlopów. Ta bierność i ta uległość mści się przede wszystkim na samych interesowanych pracownikach. Stosowanie dotychczasowych metod umożliwia redukcję personelu i zmniejsza ilość etatów. Kiedyż w tych warunkach doczekają się zasłużonego awansu „maszyniści" prowadzący parowozy od lat 10 z etatem pomocnika II kl. w XI lub nawet w XII-tej grupie uposażenia, kiedyż otrzymać mogą etat nieetatowi pomocnicy zatrudnieni niejednokrotnie już od 10 lub nawet i 15 lat na parowozie i używani ostatnio nawet i do służby kierownika parowozu?

Uważamy, iż czas już aby związek pomiędzy warunkami pracy a najżywotniejszym interesem własnym drużyn znalazł wśród nich należyte zrozumienie. Przestrzeganie czasu i warunków pracy, normalne udzielanie urlopów, to nie tylko prawo pracownika, to jego obowiązek podyktowany zarówno względem na odpowiedzialność służbową, lecz także i na własny interes pracownika, na jego zdrowie, na przedwczesne w tych warunkach zużycie sił i na normalną karjerę służbową.

KOMUNIKATY

1. W SPRAWIE ZALEGŁOŚCI W OPŁACANIU SKŁADEK CZŁONKOWSKICH.

Przy rozpatrywaniu próśb o świadczenia dla członków (pomoc prawna, zasiłek w chorobie, zasiłek suspendycyjny, wysyłka czasopism) okazuje się, że o świadczenia te zabiegają m. in. członkowie zalegający z opłatą składek członkowskich niejednokrotnie przez czas dłuższy. Często zdarza się, że członek zalegający z opłatą składek rozpoczyna spłacanie zaległości wówczas dopiero, gdy zamierza starać się o pomoc Centrali, np. wówczas, gdy zachoruje lub gdy zdarzy mu się wypadek powodujący potrzebę pomocy prawnej.

Wobec tego Prezydium poczuwa się do obowiązku przypomnieć wszystkim członkom, że obowiązani są do regularnego opłacania składek członkowskich oraz że obowiązujące regulaminy przyznają Prezydjum prawo odmówienia świadczeń członkom którzy zalegają z opłatą choćby jednej tylko składki członkowskiej. W tym względzie Prezydjum kierowało się dotąd jaknajdalej idącą wyrozumiałością, oświadcza jednakże, że obecnie po wyjaśnieniu sytuacji organizacyjnej oraz istotnego znaczenia uchwał XIII-go Walnego Zjazdu Delegatów nie będzie nadal tolerować opieszałości w opłacaniu składek.

Szczególnie wypadki świadomego spłacania zaległości jedynie i wyłącznie w tym celu aby sobie zapewnić kosztem sumiennych współkolegów świadczenia przewyższające wielokrotnie wartość zaległych składek zmuszeni będziemy traktować jako próbę wyzysku i żerowania cudzym kosztem i dlatego będziemy w takich wypadkach odmawiali stanowczo przyznawania świadczeń związkowych.

Zarządom Kół, które często bądź to mimowoli bądź też, niestety, nawet i świadomie współdziałają z takim postępowaniem i umożliwiają dokonywanie podobnych kombinacji przez bezkrytyczne inkasowanie zaległych składek — zwracamy uwagę aby badały dokładnie intencję wpłacającego i odmawiały przyjmowania wpłat na poczet zaległości jeżeli z okoliczności sprawy widocznym jest, że wpłacający działa świadomie w celu zapewnienia sobie świadczeń, do których prawo utracił.

2. W SPRAWIE REWIZJI GOSPODARKI OKRĘGÓW I KÓŁ.

Niektóre Komisje Rewizyjne Miejscowe i Okręgowe nie spełniają należycie i regularnie włożonych na siebie obowiązków i ograniczają się conajwyżej do składania formalnych, lecz nie zawsze popartych należytą pracą badawczą wniosków na Walnych Zebraniach i Zjazdach Okręgowych.

Wobec tego zarządzamy niniejszym, aby Komisje Rewizyjne Miejscowe i Okręgowe badały dokładnie i skrupulatnie księgi kasowe i gospodarkę Kół i Okręgów conajmniej 4 razy do roku w odstępach kwartalnych. Z dokonanej rewizji sporządzony być winien bezwarunkowo protokół, którego odpis przesłać należy bezzwłocznie do Centrali.

Pierwszą z takich rewizyj okresowych przeprowadzić należy przed końcem roku 1936 za okres od ostatniej, poprzedniej rewizji a protokół z tej rewizji nadesłać należy do Centrali najpóźniej do dnia 15 stycznia 1937 r.

PREZYDJUM Z. Z. M.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

CICHA ŻMUDNA PRACA...

W listopadowym numerze „Maszynisty Kolejowego" z r. b. popisuje się znowu jakiś „Głos z terenu", który podobnie jak i głos poprzedni, pochodzący od p. Ryby, pełen jest uwielbienia dla celowej i owocnej pracy B. B. Z. M. w sprawie godzinowego, nie mając równocześnie dość słów potępienia dla niecnych, kłamliwych, obłudnych i demagogicznych, a przede wszystkim nieudolnych postępków naszej organizacji.

Nie darował sobie ów „Głos" także i głupawej insynuacji, jakobyśmy wyrazili jakąś „cichą zgodę" na projekty ministerialne, oraz nie mieli dość „odwagi cywilnej" ,aby się udać do p. Ministra. Głównym jednak celem, do którego zdąża, jest przekonanie czytelników o wzorowej pracowitości B. B. Z. M. w przeciwieństwie do naszego nieróbstwa i demagogii. **„Gdy agitatorzy dążyli do rozbicia naszych szeregów"** — czytamy w „Głosie" — **„Prezydium B. Z. Z. M. cichą, żmudną pracą przygotowywało materiał, dający możność udowodnić Min. Komunikacji, jak wielkie zmniejszenie zarobków nastąpiło".**

Ze zrozumiałą ciekawością poszukiwaliśmy na łamach „Maszynisty Kolejowego" rezultatów tej „cichej, żmudnej pracy", tego sławnego materiału, który miał udowodnić Ministerstwu to, o czym wiedziało lepiej i wcześniej od samych autorów, znając co do ułamka procentu i co do grosza rozmiary obniżki.

Poszukiwania nasze uwieńczone zostały rezultatem o tyle ciekawym, o ile nie całkiem spodziewanym.

Z październikowego numeru „Maszynisty Kolejowego" dowiadujemy się przede wszystkim, że praca nad przygotowaniem owego materiału była nie tylko cicha i żmudna, ale i długotrwała, skoro memoriał w sprawie godzinowego wniesiony został dopiero we wrześniu i to prawdopodobnie w końcu tego miesiąca. Na tym samym miejscu znajdujemy także i sam ów memoriał w pełnym brzmieni i w całej okazałości.

Wczytujemy się pilnie w jego treść, która wydaje się nam jakoś dziwnie znajoma. Poprostu jakby nam z ust wyjął, nasze własne słowa, nasze myśli, nasz własny tok rozumowania. Przypominamy sobie, że przecież w sierpniowym numerze „Maszynisty" przedrukowaliśmy uchwałę Zarządu Głównego Z. Z. M. z dnia 5 lipca 1936 roku oraz memoriał nasz datowany z dn. 30 lipca r. b. i w tymże dniu doręczony w M. K. Mimowoli prawie sięgamy po ten numer i porównujemy:

Wstęp i zakończenie stanowi niewątpliwie własny utwór B. B. Z. M., ale zato „rzecz główna" czyli treść istotna jest również niewątpliwie ordynarną przeróbką naszych wypracowań. A oto dowód:

MEMORIAŁ B. B. Z. M. Z WRZEŚNIA 1936 R., OGŁOSZONY W „MASZYNIŚCIE KOLEJOWYM" Nr 10 Z PAŹDZIERNIKA 1936 R.

„Należności, które drużyny, tak parowozowe, jak i wagonów motorowych pobierają za czas pełnienia służby na parowozie lub wagonie motorowym, nie są dla nich żadnym przywilejem, a jedynie ekwiwalentem za żmudną, odpowiedzialną, a wyczerpującą organizm, pracę. Pracownicy drużyn parowozowych i wagonów motorowych nie otrzymują dodatków za służbę nocną, ani też dodatków funkcyjnych, które przysługują wielu rodzajom pracowników, pełniących obowiązki służbowe na stanowiskach mniej odpowiedzialnych, mniej niebezpiecznych i mniej wyczerpujących aniżeli służba na parowozie".

„Warunki pracy drużyny parowozowej i wagonów motorowych należy zaliczyć do wyjątkowo uciążliwych, tym bardziej że są one przyczyną szybkiego i nadmiernego zużycia sił fizycznych i psychicznych z uwagi na rodzaj służby, o czym świadczy zbyt szybka utrata zdrowia i życia w licznych wypadkach na posterunku służbowym oraz karalność tak sądowa, jak i dyscyplinarna przez władze administracji kolejowej i ogólnej. Drużynom parowozowym i motorowym jest poruczona odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a tym samym za całość powierzonego im mienia kolejowego i życia pasażerów, korzystających ze środków komunikacji".

„Obniżenie dodatków za czas służby na parowozie lub wagonie motorowym stawia nas w mniemaniu (sic!), że w stosunku do pracowników drużyn parowozowych i motorowych zastosowano wyjątkowo niskie stawki wynagrodzenia, na które nie zasłużyli (sic!!!) swoją odpowiedzialną, zasługującą na poważanie pracą".

„Zdajemy sobie dokładnie sprawę z konieczności usprawnienia administracji P. K. P. i dlatego też uproszczenie systemu wymiaru dodatku godzinowo - kilometrowego uważaliśmy za czynność konieczną. Tymczasem okazało się, że zdrowa myśl została spaczona, bowiem nowy system przewiduje jedynie wypłatę dodatku godzinowego za czas, wskazany w służbowym rozkładzie jazdy, a więc za czas z reguły teoretyczny, a bardzo często fikcyjny, nie uwzględniający rzeczywistego czasu pracy drużyny parowozowej".

UCHWAŁA ZARZĄDU GŁÓWNEGO Z. Z. M. Z DNIA 5.VII 1936 R., OGŁOSZONA W N-rze 6 „MASZYNISTY" Z DNIA 1.VIII 1936 R.

„Zarząd Główny Z. Z. M. zmuszony jest podkreślić nie po raz pierwszy, iż należności, które drużyny parowozowe pobierają za czas pełnienia służby na parowozie, nie stanowią dla nich żadnego przywileju, lecz są tylko ekwiwalentem diet za wyjazdy służbowe... Zarząd Główny podkreśla ponadto, iż drużyny parowozowe nie mają prawa ani do dodatku za służbę nocną, ani do dodatków funkcyjnych, które to prawo służy wielu innym rodzajom pracowników, których służba jest o wiele mniej odpowiedzialna, niebezpieczna i wyczerpująca, aniżeli służba pracowników parowozowych".

„...pracownicy parowozowi muszą wobec tego przypomnieć, iż warunki ich pracy należą do wyjątkowo uciążliwych, że przyczyniają się one do nadmiernie szybkiego zużycia sił fizycznych i psychicznych, że rodzaj służby, którą pełnią pracownicy parowozowi, naraża ich na utratę zdrowia i życia, o czym świadczą liczne ofiary, padłe na posterunku służbowym, oraz że ponadto drużyny parowozowe ponoszą wobec swoich władz i wobec społeczeństwa surową i nieznaną w innych zawodach odpowiedzialność karno - sądową i dyscyplinarną, tudzież że ich opiece i obowiązkowości powierzona jest gwarancja prawidłowości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a co za tym idzie, zdrowia i życia podróżnych oraz całości wartościowego majątku państwowego".

„Gdy zatem obniżono w sposób tak bezprzykładny należności pracowników parowozowych za czas służby na parowozie... — trudno się oprzeć wrażeniu, że wobec pracowników parowozowych zastosowano w tym względzie normę wyjątkową, na co nie zasłużyli z uwagi na warunki swojej pracy oraz na powagę swej odpowiedzialności".

„Zarząd Główny zdaje sobie sprawę z konieczności usprawnienia administracji P. K. P. przez uproszczenie formalności manipulacyjnych i rachunkowych. Dlatego wyraża zgodę... na uproszczenie systemu wymiaru należności przez wprowadzenie dodatków godzinowych.

...Zarząd Główny przekonany jest jednakże, iż zdrowa myśl uproszczenia systemu zniekształcona została przez niewłaściwe i krzywdzące jej zastosowanie. System oparty na zarządzeniu M. K. z dnia 30 maja 1936 roku przewiduje wypłatę dodatku godzinowego jedynie i wyłącznie za czas jazdy, wskazany w służbowym rozkładzie jazdy, a więc za czas z reguły teoretyczny, a bardzo często fikcyjny, nie uwzględnia natomiast ani rzeczywistego czasu pracy parowozowej, ani też rzeczywistego czasu nieobecności pracownika poza miejscem stałego zamieszkania".

MEMORIAŁ B. B. Z. M Z WRZEŚNIA 1936 R., PRZEDRUKOWANY W PAŹDZIERNIKOWYM N-rze „MASZYNISTY KOLEJOWEGO" Z R. B.

„Nowy system prowadzi do sprzeczności z pojęciami interesów dobra służby. Uprzednie zaliczanie do czasu służby okresu pracy, zużytego na przyjęcie i zdanie parowozu lub wagonu, było sprawdzianem, a zarazem kontrolą odpowiedzialności administracji za ekonomiczne ustalanie warunków pracy. Obecnie istnieć mogą elementy składowe czasu służby zarówno krzywdzące drużyny, jak wyrządzające szkody dla interesów służby".

„Ustalona wysokość dodatku godzinowego dla pracowników, zatrudnionych przy przetaczaniu, nie daje uzasadnienia dążności (sic!) dla uzyskania oszczędności, a jest jedynie sprawdzianem dążenia do zmniejszenia zarobków.

Wynagrodzenie za pracę manewrową teoretycznie obniżono niewiele, jeżeli przyjąć pod uwagę stawkę za godziny pracy w pociągu, lecz z uwagi na niski poziom należności za pracę manewrową przed dniem 1-ym czerwca 1936 r. oraz na ciężkie warunki pracy i poważną odpowiedzialność drużyny — wyznaczoną stawkę dla maszynisty i jego pomocnika musimy uważać za wyjątkowo dotkliwie krzywdzącą".

„Nowe przepisy pogarszają warunki pracy manewrowej, ponieważ dodatek godzinowy wypłacany jest za czas od chwili objęcia służby do chwili ukończenia pracy manewrowej, podczas kiedy postanowienia uprzednio obowiązującego zarządzenia o godzinowo - kilometrowym przewidywały należność za czas od chwili objęcia służby do chwili oddania parowozu w parowozowni. Ten stan rzeczy powoduje możliwość potrąceń za czas służby manewrowej nawet kilkuminutowych przerw w pracy, kiedy to nie zachodzi potrzeba odsyłania parowozu do parowozowni. Jest on również niebezpieczny w związku z nowymi (?) zasadami systemu premiowania pracy przetokowej i może stanowić źródło nieporozumień i scysyj pomiędzy personelem stacyjnym i parowozowym".

MEMORIAŁ Z. Z. M. Z DNIA 30 LIPCA 1936 R. PRZEDRUKOWANY W SIERPNIOWYM NUMERZE „MASZYNISTY" Z R. B.

„Omawiany system prowadzić może ponadto do konsekwencyj sprzecznych z interesem i dobrem służby. Przy systemie, który obowiązywał poprzednio i w myśl którego opłacano dodatkiem godzinowym cały czas służby od przyjęcia parowozu aż do oddania go w parowozowni macierzystej—istniał pieniężny sprawdzian i istniała skuteczna kontrola odpowiedzialności administracji za ekonomiczne ustalenie planu pracy drużyn parowozowych. Obecnie... istnieć mogą i istnieć będą bez wątpienia tendencje do wydłużania tych elementów składowych ogólnego czasu służby z krzywdą dla drużyn parowozowych, ale i ze szkodą dla interesów służby".

„Obniżka stawki dodatku godzinowego za czas manewrowania parowozem manewrowym nie ma uzasadnienia w dążności do uzyskania oszczędności ewidencyjno - rachunkowych. Mimo, iż teoretycznie obniżka ta jest mniejsza niż obniżka godzinowego w pracy pociągowej, to jednak z uwagi na niski poziom należności za pracę manewrową przed I.VI 1936 roku oraz na ciężkie warunki pracy i poważną odpowiedzialność drużyn w tej służbie zatrudnionych uznać należy tę obniżkę za wyjątkowo dotkliwą i krzywdzącą".

„Ponadto stanowcze zastrzeżenie wywołało postanowienie nowych przepisów... w myśl którego dodatek godzinowy za czas służby manewrowej wypłacany ma być za czas od chwili objęcia służby do chwili „ukończenia pracy manewrowej", podczas gdy przepisy obowiązujące poprzednio przyznawały ten dodatek do chwili „oddania parowozu w parowozowni". Widoczna i znamienna różnica polega na możliwości potrącenia wszelkich, nawet kilkuminutowych, przerw w pracy manewrowej z czasu służby i to bez konieczności odsyłania parowozu do parowozowni. Możliwość ta jest niebezpieczna, zwłaszcza w związku z obowiązującym systemem premiowania pracy przetokowej i może być źródłem dotkliwych krzywd, nieporozumień i scysyj pomiędzy personelem stacyjnym i parowozowym".

To nam w zupełności wystarcza, choć możnaby i dalej prowadzić podobne porównania. Metoda cichej, żmudnej pracy odkryła przed nami wszystkie swoje tajniki. Zaprzeczyć trudno: praca to cicha, bo przecież najzuchwalszy nawet złodziej nie reklamuje się głośno przy wykonywaniu swego rzemiosła; praca to żmudna, bo trzeba było cudze myśli powykrawywać, podlać własnym sosem, posklejać jakoś do kupy i zaopatrzyć wstępem oraz zakończeniem.

Nie zamierzamy bynajmniej procesować się o plagiat. Żerują na naszej pracy, kradną nasze myśli — oby tylko wyszło to maszynistom na zdrowie! Zresztą to nie pierwszy wypadek. Już przecież poprzednio ukradli nam statut, ukradli regulaminy i jakoś wytrzymaliśmy dotąd. I o to mniejsza, że myśl naszą wykoszlawili w sposób tak nieinteligentny, że aż litość bierze.

Zdumiewa i oburza natomiast ten ich nieprawdopodobny tupet. Bez cienia wstydu, bez odrobiny ambicji i poczucia własnej godności korzystają świadomie z naszej uczciwej pracy, podają ją bez zmrużenia powiek za pracę własną. I zamiast siedzieć w mysiej dziurze i dziękować Bogu, że mają od kogo kraść memoriały -- obrzucają nas stekiem wyzwisk i zarzutów. Mają odwagę chełpić się swoją mizerną, a politowania godną rolą, którą w pamiętnym okresie walki o godzinowe odegrali. Do dnia swego zjazdu nie mieli pojęcia, co się święci, potem przez wiele tygodni „uspokajali kolegów" i wycierali portki po ministerialnych przedpokojach, a memoriał wypocili dopiero po 3 miesiącach i nawet na własne myśli stać ich nie było.

Z pełnią pogardy dla takich metod postępowania oddajemy sprawę pod sąd opinii publicznej w przekonaniu, że osądzi ich ona tak, jak na to, nie po raz pierwszy zresztą, zasłużyli.

PODZIĘKOWANIE

Wzruszeni do głębi serdecznością z jaką żegnali nas koledzy z Koła Z. Z. M. w Toruniu, jak również nasi zwierzchnicy P. P. Nacz. O. M. inż. Barański, Nacz. Par. p. Hruszka, Zaw. Stacji Warszt. Wencel, oraz koledzy - maszyniści z Bydgoszczy z Prezesem Okręgu Z. Z. M. kol. Hernetem na czele z powodu przejścia w stan spoczynku — dziękujemy tą drogą inicjatorom i wszystkim uczestnikom tej pamiętnej dla nas uroczystości oraz ofiarodawcom wręczonych nam cennych upominków. Opuszczając szeregi pracowników służby czynnej żegnamy wszystkich kolegów życzeniem pomyślnej pracy dla dobra zawodu i naszej organizacji oraz szczęśliwego doczekania w zdrowiu i powodzeniu takiej wzruszającej chwili, jaką nam życzliwość kolegów zgotowała dnia 31.X.36 r.

Władysław Bajuk,
Eustachy Kryczyński,
b. maszyniści par. Toruń—Przedm.
Franciszek Bartnicki,

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250,—, ½ strony — zł. 150,—, ⅓ strony — zł. 100,—, ¼ strony — zł. 85,—, ⅕ strony — zł. 50,—, 1/16 strony — zł. 30,—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15